Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/2001
(Drucksache 8/2000)

20. 07. 78

Fragen

für den Monat Juli 1978 mit den dazu erteilten Antworten

Teil II

Seite

Buchdruckerei P. Meier, 5205 St. Augustin 1 - Buisdorf, Tel. (02241) *61071
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn 2, Postfach 200821
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel.: (02221) 363551

Geschäftsbereich des Bundesministers des Innern

1. Abgeordneter **Dr. von Geldern** (CDU/CSU)

Sind der Bundesregierung die besonderen Schwierigkeiten bekannt, die deutsche Seeleute bei der Teilnahme an Wahlen haben, und was gedenkt die Bundesregierung gegebenenfalls zu tun, um sicherzustellen, daß sich solche Seeleute, die längere Reisen unternehmen müssen, in die Lage versetzt werden, von ihrem Wahlrecht Gebrauch zu machen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs von Schoeler vom 11. Juli

Die von Ihnen angesprochenen Schwierigkeiten von Seeleuten bei der Teilnahme an Bundestagswahlen haben mein Haus bereits verschiedentlich beschäftigt (vgl. etwa die Antwort auf die Schriftliche Frage des Kollegen Seiters in Anlage 41 zum Stenographischen Protokoll der 193. Sitzung des 7. Deutschen Bundestages am 16. Oktober 1975, S. 13 429).

Leider sehe ich – auch nach nochmaliger Prüfung – keinen Weg, wie durch wahlrechtliche Regelungen für die ca. 35 000 deutschen Seeleute Fristversäumnisse gänzlich ausgeschlossen werden könnten. Da die Übersendung der Wahlscheine und Briefwahlunterlagen an Seeleute nicht vor dem 20. Tag vor der Wahl erfolgen darf (§ 25 Abs. 1 Bundeswahlordnung), liegt auf den ersten Blick eine frühere Versendung dieser Unterlagen nahe. Dagegen spricht aber folgendes:

- Die Gemeindebehörden können die Briefwahlunterlagen nicht vor Erhalt der amtlichen Stimmzettel ausgeben. Das Aufstellungs- und zulassungsverfahren für die Wahlvorschläge läuft bis zum 24. Tag vor der Wahl (§§ 26, 28 Bundeswahlgesetz). Erst danach steht der Inhalt des Stimmzettels fest, die dann gedruckt und den Gemeinden zugeleitet werden müssen. Eine frühere Versendung der Briefwahlunterlagen an die Wahlberechtigten würde deshalb eine Vorverlegung der Frist für die Einreichung von Wahlvorschlägen – 34. Tag vor der Wahl (§ 19 Bundeswahlgesetz) – nach sich ziehen müssen, was mir im Interesse der Wahlvorschlagsberechtigten nicht vertretbar erscheint. Nur bei der Direktwahl der Abgeordneten für das Europäische Parlament konnten alle diese Fristen vorverlegt werden (vgl. § 11 des Europawahlgesetzes vom 16. Juni 1978 – BGBl. I S. 709), da dort eine frühere Zulassung der Wahlvorschläge nicht die Wahrscheinlichkeit von Nachwahlen (vgl. § 43 Abs. 1 Nr. 2 Bundeswahlgesetz) erhöht.
- Im übrigen sollten die Wahlscheine nicht wesentlich vor dem Wahltag ausgegeben werden, damit zwischen der formellen Befugnis zur Ausübung des Wahlrechts, die der Wahlschein verleiht, und der materiellen Wahlberechtigung noch am Wahltag Übereinstimmung besteht (vergl. in diesem Zusammenhang § 39 Abs. 5 Bundeswahlgesetz).

Eine besondere „Seeleute-Briefwahl" wäre also nur unter Verzicht auf die Benutzung von amtlichen Stimmzetteln möglich. Das wäre aber kaum mit dem Gebot der Wahlrechtsgleichheit vereinbar, weil – auch bei Zuhilfenahme des Funkverkehrs zur Durchgabe der endgültigen Wahlvorschläge – nicht gewährleistet wäre, daß alle Wahlberechtigten bei ihrer Stimmabgabe die gleiche Auswahlmöglichkeit besitzen.

Eine Verlängerung der Frist für die Rücksendung der Wahlbriefe bei Seeleuten – unter der Voraussetzung, daß ihre „Briefwahlstimmen" vor dem Ende der allgemeinen Wahlzeit abgegeben wurden – kommt ebenfalls nicht in Betracht. Denn damit würde die Feststellung des endgültigen Wahlergebnisses, die Benachrichtigung der gewählten Bewerber und unter Umständen sogar die Einberufung des neuen Bundestages verzögert.

Eine sog. „Bordwahl" (Urnenwahl der Seeleute auf ihren Schiffen vor einem besonderen Wahlvorstand), wie sie am Ende der Weimarer Republik einmal praktiziert wurde (vgl. Verordnung zur Reichstagswahl vom 6. Februar 1933 – RGBl. I S. 49 –) könnte das Wahlgeheimnis beeinträchtigen. Denn die Zahl der wahlberechtigten Besatzungsmitglieder wird in der Regel derart klein sein, daß Rückschlüsse auf das Wahlverhalten der einzelnen Seeleute zu befürchten wären. Wenn auf eine Stimmenauszählung an Bord verzichtet und die Bord-Wahlurnen gesammelt in einer deutschen Hafenstadt ausgezählt würden, ließe sich zwar das Wahlgeheimnis waren. Dafür müßten jedoch erhebliche Verzögerungen bei der Feststellung des Gesamtwahlergebnisses in Kauf genommen werden.

Schließlich würde eine „Seemannswahl" vor besonderen Wahlvorständen in den deutschen Hafenstädten während 7 bis 14 Tagen vor dem Wahltag, wie sie in den §§ 65 ff. der Bundeswahlordnung vom 15. Juli 1953 (BGBl. I S. 514) vorgesehen war, keine Verbesserung gegenüber der Briefwahlmöglichkeit bedeuten.

Nach allem setzen die Sachgesetzlichkeiten bei der Durchführung von Wahlen dem Bemühen des Gesetz- und Verordnungsgebers Grenzen, den Seeleuten die Stimmabgabe weiter zu erleichtern, als dies durch Einführung der Briefwahl geschehen ist. Auch dem Wahlrecht der deutschen Küstenländer sind Sonderregelungen für Seeleute unbekannt.

Insgesamt gesehen kann nicht von einer Benachteiligung der Seeleute bei Wahlen gesprochen werden, zumal manche Fristversäumnisse bei Ausübung der Briefwahl vermieden werden könnten. Denn vielfach wird unnötig Zeit „verschenkt", indem man auf die Wahlberechtigung wartet und erst dann Wahlschein und Briefwahlunterlagen beantragt. Wenn die Seeleute aber – worauf immer wieder hingewiesen wird – ihre Anträge auf Erteilung eines Wahlscheins nebst Briefwahlunterlagen schon ein bis zwei Monate vor der Wahl stellen, stehen bei Bundestagswahlen für die Übersendung der Wahlunterlagen an sie und für die Rücksendung der Wahlbriefe volle 20 Tage zur Verfügung, also ein Zeitraum, der in aller Regel auch bei Seeleute für die Ausübung des Wahlrechts ausreicht.

2. Abgeordneter **Dr. Voss** (CDU/CSU)

Wie verteilt sich die von der Bundesregierung in ihrer schriftlichen Antwort vom 20. Januar 1978 – Plenarprotokoll 8/66 – mitgeteilte Gesamtzahl von 548 Ausnahmegenehmigungen auf die einzelnen Jahre von 1969 bis 1977, und auf welche laufbahnrechtlichen Erfordernisse bezogen sich die in jedem Jahr bewilligten Ausnahmen?

3. Abgeordneter **Dr. Voss** (CDU/CSU)

Auf welchen laufbahnrechtlichen Erfordernissen bezogen sich die zum Vergleich genannten 117 Ausnahmegenehmigungen des Jahrs 1968?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs von Schoeler vom 10. Juli

Der Bundespersonalausschuß hat in seinen Geschäftsberichten für die Jahre 1969 bis 1977 die von ihm erteilten Ausnahmebeschlüsse nach den von Ihnen genannten Gliederungsmerkmalen aufgelistet. Diese Verzeichnisse – die den Fraktionen des Deutschen Bundestages vorlagen – beziehen sich auf die Gesamtzahl der beim Bundespersonalausschuß gestellten Anträge. Eine weitergehende Ausdifferenzierung, die sich nur auf den von Ihnen angesprochenen Personenkreis bezieht, würde umfangreiche Erhebungen und Feststellungen nötig machen. Hierzu wäre ein außerordentlich hoher Verwaltungsaufwand erforderlich. Im übrigen wäre möglicherweise nicht mehr in allen Fällen auszuschließen,

daß die erbetene Tiefengliederung das Gebot der Anonymisierung (nach dem durch die Veröffentlichung nicht die Personalverhältnisse bestimmbarer einzelner Beamter mitgeteilt werden dürfen) stets wahren würde.

Ich bitte deshalb um Ihr Verständnis, daß ich von diesen Ermittlungen absehe.

Geschäftsbereich des Bundesministers der Justiz

4. Abgeordneter **Kuhlwein** (SPD)

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, durch entsprechende Vereinbarungen mit der DDR eindeutige Rechtsgrundlagen zu schaffen, um Strafverfolgungsmaßnahmen schleswig-holsteinischer Strafverfolgungsbehörden gegen Angler aus der Bundesrepublik Deutschland, die vom Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aus in Binnengewässern der DDR angeln, den Boden zu entziehen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. de With vom 12. Juli

In der Bundesrepublik Deutschland ist das Fischen unter Verletzung fremden Fischereirechts oder die Zueignung, Beschädigung oder Zerstörung einer dem Fischereirecht unterliegenden Sache als Fischwilderei nach § 293 StGB mit Strafe bedroht. In der Deutschen Demokratischen Republik wurde dieser auch dort fortgeltende § 293 StGB durch das neue Strafgesetzbuch vom 12. Januar 1968 aufgehoben. Jedoch ist der gleiche Sachverhalt damit nicht schlechthin straffrei. Vielmehr kann nach der Feststellung des Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgerichts in seinem Urteil vom 23 November 1977 – 1 S s 674/77 – Fischwilderei in der Deutschen Demokratischen Republik als vollendeter oder versuchter Diebstahl nach § 158 DDR-StGB oder nach § 177 DDR-StGB strafbar sein. Ist aber die gleiche Tat sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in der Deutschen Demokratischen Republik mit Strafe bedroht, so ist eine im Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik begangene Tat unter entsprechender Anwendung des § 7 Abs. 2 Nr. 1 StGB auch von den Strafverfolgungsbehörden der Bundesrepublik Deutschland zu verfolgen.

Die Bundesregierung sieht weder Möglichkeiten noch einen Anlaß, die Deutsche Demokratische Republik zu einer Vereinbarung zu bewegen, die das wilde Fischen in ihren Binnengewässern vom Bundesgebiet aus gestattet.

5. Abgeordneter **Roth** (SPD)

Wie oft hat der Bundesjustizminister in den letzten zwölf Monaten Anzeige gegen rechtsextreme Publikationen, wegen Gewaltandrohung, Gebrauch nazistischer Symbole, Verleumdung usw. erstattet?

6. Abgeordneter **Roth** (SPD)

Haben diese Anzeigen zu Verfahren geführt, und welches Ergebnis hatten diese Verfahren?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. de With vom 6. Juli

Das Bundesministerium der Justiz hat Anzeigen wegen Verdachts von Straftaten im Zusammenhang mit der Verbreitung von rechtsextremistischen Publikationen nicht erstattet. Dies entspricht der ständigen Übung, da für die regelmäßige Beobachtung und Aufklärung derartiger Sachverhalte und die Einleitung der gegebenenfalls erforderlichen Straf-

verfolgungsmaßnahmen die Verfassungsschutz-, Polizei- und Strafverfolgungsbehörden der Länder grundsätzlich von Amts wegen zuständig sind. Das Bundesministerium der Justiz übermittelt jedoch beispielsweise Material, das ihm auf Grund von Eingaben bekannt wird, an die zuständigen Landesjustizverwaltungen mit der Bitte, eine strafrechtliche Überprüfung durch die zuständige Strafverfolgungsbehörde zu veranlassen, wenn sich aus diesem Material Anhaltspunkte für strafbare Handlungen ergeben. Dies ist auch im Zusammenhang mit der Verbreitung von nationalsozialistischen Propagandamitteln und Kennzeichen in zahlreichen Fällen geschehen.

Nach Mitteilungen der Landesjustizverwaltungen sind in dem Bereich von Verfahren wegen Straftaten nach §§ 86, 86 a StGB seit dem Jahre 1975 54 Verurteilungen erfolgt. Die verhängten Strafen bewegen sich bei Freiheitsstrafen in einem Rahmen von einem Jahr drei Monaten bis drei Wochen; ferner wurde auf Geldstrafen bis zu 5400 DM erkannt.

Im übrigen hat sich auf Anregung des Bundesministers der Justiz die 49. Konferenz der Justizminister und -senatoren auf der Tagung in Essen vom 30. Mai bis 1. Juni 1978 mit diesem Thema befaßt und den nachstehenden Beschluß gefaßt.

Beschluß der Justizminister und -senatoren

Die Justizminister und -senatoren haben die Erfahrungen der Strafverfolgungsbehörden ihrer Geschäftsbereiche seit 1975 mit Straftaten im Zusammenhang mit der Verbreitung und Verwendung von Propagandamitteln und Kennzeichen ehemaliger nationalsozialistischer Organisationen und anderer rechtsextremistischer Aktivitäten erörtert.

Sie haben in jüngster Zeit insgesamt ein Ansteigen derartiger Straftaten festgestellt. Auch wenn diese Erscheinungen nicht überbewertet werden dürfen, müssen sie im Rahmen der Bemühungen, allen extremistischen Aktivitäten zu begegnen, sorgsam beobachtet werden.

Die Justizminister und -senatoren stellen mit Genugtuung fest,daß die zuständigen Strafverfolgungsbehörden sich der Verfolgung einschlägiger Taten mit Nachdruck angenommen haben; sie werden der erforderlichen Strafverfolgung wie bisher ihre besondere Aufmerksamkeit widmen. Der gegenseitigen Unterrichtung und der Koordinierung einschlägiger Verfahren sowie der Unterrichtung nach den Richtlinien für das Straf- und Bußgeldverfahren kommt besondere Bedeutung zu.

Aufgrund der bisherigen Erkenntnisse wurde die wirksame Abwehr der genannten Aktivitäten mit den Mitteln des geltenden Strafrechts erörtert. Der Bundesminister der Justiz wurde gebeten, insbesondere zu prüfen, ob es angesichts der jüngsten Entwicklung erforderlich ist, den Tatbestand des § 86 a StGB auf das Herstellen zum Zwecke der Verbreitung innerhalb des Bundesgebiets, das Vorrätighalten und die Einfuhr zu erweitern.

Das Bundesministerium der Justiz prüft in Ausführung dieses Beschlusses weiterhin sorgfältig die Entwicklung insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Notwendigkeit gesetzgeberischer Maßnahmen.

Geschäftsbereich des Bundesministers der Finanzen

7. Abgeordneter **Dr. Becker (Frankfurt)** (CDU/CSU)

Bei welchen Steuerquellen ergaben sich 1977 Steuereinnahmen, die jeweils unter 10 Millionen DM lagen, und wie hoch war der Verwaltungsaufwand für diese Steuern?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Böhme vom 12. Juli

Im Jahr 1977 lag das Aufkommen folgender Verbrauchsteuern unter 10 Millionen DM.

Spielkartensteuer mit	6,516 Mio. DM
Zündwarensteuer mit	5,750 Mio. DM
Essigsäuresteuer mit	2,359 Mio. DM.

Der Verwaltungskostenanteil für die Spielkarten- und die Zündwarensteuer wird auf höchstens 1 v. H. des Aufkommens geschätzt. Dieser niedrige Verwaltungsaufwand ist darauf zurückzuführen, daß diese Steuern bei weniger Steuerschulden – sechs Spielkartenherstellern und zehn Zündwarenherstellern –, die die Steuer selbst berechnen, leicht erhoben werden können.

Der Verwaltungsaufwand für die Essigsäuresteuer wird auf etwa 10 v. H. geschätzt. Dieser höhere Aufwand beruht weniger auf der Erhebung der Steuer von acht Herstellern, als vielmehr auf der Überwachung einer Vielzahl von Betrieben, die Essigsäure zu gewerblichen Zwecken steuerfrei verwenden dürfen.

Über die von den Kommunen erhobenen örtlichen Verbrauch- und Aufwandsteuern (Hundesteuer, Vergnügungsteuer etc.) liegen mir keine Unterlagen vor.

8. Abgeordneter **Dr. Becker (Frankfurt)** (CDU/CSU)

Bei welchen Steuerarten kann unverhältnismäßig hoher Verwaltungsaufwand bei Bürgern und Behörden durch Änderung des Steuersystems, z. B. Umstellung auf Umsatz- bzw. Mehrwertsteuer, eingespart werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Böhme vom 12. Juli

Das Statistische Bundesamt hat anhand von Unterlagen der Finanzstatistik die Kosten der Steuererhebung bei Bund, Ländern und Gemeinden zuletzt für das Jahr 1973 ermittelt. Danach betrugen die Erhebungskosten rund 2 v. H. des Gesamtsteueraufkommens der öffentlichen Hand. Von diesem Satz kann auch heute ausgegangen werden.

Die Kosten für die Erhebung der einzelnen Steuern wurde damals nicht ermittelt. Mangels ausreichender statistischer Unterlagen wären dazu umfangreiche und aufwendige Erhebungen notwendig. Wegen der von den Landesfinanzbehörden verwalteten Besitz- und Verkehrssteuern wären auch die Länder mit den Finanzämtern in die Erhebungen einzubeziehen. Die Ergebnisse dürften einen derartigen Aufwand nicht rechtfertigen.

Aussagen über Steuerarten mit unverhältnismäßig hohem Verwaltungsaufwand lassen sich daher – mit Ausnahme der Essigsäuresteuer – nicht machen. Bei der Essigsäuresteuer handelt es sich um eine reine Ausgleichsabgabe. Sie dient dem Schutz des Gärungsessiggewerbes und belastet das Konkurrenzprodukt Essigsäure, das in anderer Weise als durch Gärung kostengünstiger hergestellt wird. Eine Systemumstellung ist deshalb bisher nicht in Betracht gezogen worden.

9. Abgeordneter **Dr. Voss** (CDU/CSU)

Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten, wenn die Begünstigung nach § 7 b EStG auch auf Ausbauten und Erweiterungen an nach dem 31. Dezember 1963 fertiggestellten Gebäuden ausgeweitet und zwischen der Fertigstellung oder Anschaffung dieser Gebäude und der Vornahme des Ausbaus oder der Erweiterung eine Frist von zehn Jahren gesetzt würde?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Böhme vom 11. Juli

Bei Ausdehnung der Begünstigung nach § 7 b EStG auf Ausbauten und Erweiterungen an nach dem 31. 12. 1963 fertiggestellten Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern und Eigentumswohnungen und bei Berücksichtigung einer zehn-Jahres-Frist zwischen Fertigstellung oder Anschaffung der Gebäude und Vornahme des Ausbaus oder der Erweiterung dürften sich im Erstjahr Steuermindereinnahmen in einer Größenordnung von etwa 50 Millionen DM ergeben. Für den gesamten Begünstigungszeitraum würden sich die Steuerausfälle auf etwa bis zu 500 Millionen DM kumulieren.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Wirtschaft

10. Abgeordneter **Wolfram (Recklinghausen)** (SPD)

Mit welchen Auswirkungen auf die von ihr verfolgte Energiepolitik rechnet die Bundesregierung nach der Erklärung des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Shell A. G., Johannes C. Wellbergen, „daß aus eigener Initiative schnellstens Lösungen zur Beseitigung der Raffinerieüberkapazitäten getroffen werden müssen", und in welchem Umfang ist nach Meinung der Bundesregierung mit weiteren Raffineriestillegungen in der Bundesrepublik Deutschland zu rechnen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Grüner vom 12. Juli

Die Bundesregierung hat in der Zweiten Fortschreibung ihres Energieprogramms zum Ausdruck gebracht, daß der Anpassungsprozeß zur Überwindung der Struktur- und Überkapazitätsprobleme der Mineralölindustrie in erster Linie von der Industrie selbst bewältigt werden muß. Sie befindet sich damit in Übereinstimmung mit der Auffassung der Mineralölindustrie und auch mit den Ausführungen des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Shell AG, Herrn Welbergen. Dabei können auch weitere endgültige oder befristete Stillegungen von Raffineriekapazitäten nicht ausgeschlossen werden, wenn auch – und darauf hat Herr Welbergen ausdrücklich aufmerksam gemacht – Stillegungen unternehmensspezifisch ganz unterschiedlich zu beurteilen sind und im Einzelfall sogar eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation damit verbunden sein kann. Eine Aussage, ob und mit welchen weiteren Stillegungen in der Bundesrepublik Deutschland zu rechnen ist, ist deshalb nicht möglich.

11. Abgeordneter **Wolfram (Recklinghausen)** (SPD)

Sieht die Bundesregierung als Mehrheitsaktionär der VEBA AG einen Widerspruch dieser Erklärung zu den jüngsten Aussagen des VEBA-Vorstandsvorsitzenden, das VEBA-BP-Geschäft sichere die Raffinerien und die dort vorhandenen Arbeitsplätze, und was gedenkt sie gegebenenfalls zu tun?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Grüner vom 12. Juli

Die Bundesregierung sieht in der VEBA/BP-Transaktion, die von beiden Unternehmen als vorteilhaft beurteilt wird, u. a. auch eine Bestätigung des o. a. Grundsatzes, daß nämlich die Mineralölindustrie ihre Strukturprobleme aus eigener Kraft bewältigen muß. Soweit damit eine strukturelle Verbesserung des Mineralölbereichs der VEBA verbunden ist, trägt dies auch zur Sicherung der Arbeitsplätze der Raffinerien der VEBA bei. Darauf hat der Vorstandsvorsitzende der VEBA hingewiesen, einen Widerspruch zwischen dieser Äußerung und den Erklärungen von Herrn Welbergen sieht die Bundesregierung nicht.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung

12. Abgeordnete **Frau Dr. Martiny-Glotz** (SPD)

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, jetzt und in Zukunft zu verhindern, daß bereits im Handel befindliche gefährliche oder unsichere Geräte weiterverbreitet werden?

Antwort der Staatssekretärin vom 10. Juli

Stellt die Gewerbeaufsicht beim Hersteller oder Importeur fest, daß Maschinen, Geräte, Spielzeug, Sportartikel und ähnliches unsicher sind, so kann sie verhindern, daß diese in den Handel kommen.

Sind die als unsicher erkannten Produkte jedoch bereits an den Handel abgegeben, hat die Gewerbeaufsicht praktisch keine Möglichkeit mehr einzugreifen. Sie kann in diesem Falle nicht verhindern, daß Geräte und Maschinen, die eine Gefahr für das Leben und die Gesundheit der Verbraucher sein können, weiter verkauft werden, da das Maschinenschutzgesetz nur ein Eingreifen der Gewerbeaufsicht beim Hersteller und Importeur erlaubt.

Auf diese Lücke im Verbraucherschutz hat die Bundesregierung bereits in ihren Unfallverhütungsberichten hingewiesen.

Der Bundesrat hat nun vorgeschlagen, das Maschinenschutzgesetz zu ändern. Der Handel soll in das Gesetz einbezogen werden. Die Gewerbeaufsicht soll auch die Geräte und Maschinen aus dem Verkehr ziehen können, die erst dann als unsicher erkannt werden, wenn sie bereits vom Hersteller oder Importeur an den Handel ausgeliefert sind. Die Änderung des Maschinenschutzgesetzes wird zur Zeit in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages beraten. Erst nach einer Änderung des Maschinenschutzgesetzes wird es möglich sein, bereits im Handel befindliche gefährliche oder unsichere Geräte nicht weiter verbreiten zu können.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Jugend, Familie und Gesundheit

13. Abgeordneter **Sauer (Salzgitter)** (CDU/CSU)

Welches sind die Gründe dafür, daß die Bundesregierung, die bisher die Sonderlehrgänge für junge Spätaussiedler des Göttinger Instituts für Erziehung und Unterricht e. V. finanziell gefördert hat, nunmehr ihre Zahlungen einstellen will, und ist sich die Bundesregierung bewußt, in welche Schwierigkeiten die niedersächsische Landesregierung durch die unvorhergesehene notwendig werdende Übernahme der Finanzierung der Lehrgänge des Göttinger Instituts gebracht wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Zander vom 10. Juli

Die Bundesregierung hat die Zahlungen nicht eingestellt, sondern dafür gesorgt, daß bis zur Übernahme der Schulkosten durch das Land Niedersachsen die notwendigen Mittel bereitgestellt werden. Das Land Niedersachsen hat sich mit Fernschreiben vom 27. Juni 1978 verpflichtet, die Schulkosten des Sonderlehrgangs ab 1. Januar 1978 zu übernehmen. Diese Kostenübernahme entspricht der verfassungsmäßigen Zuständigkeit und wurde in allen anderen Bundesländern bereits vorgenommen.

14. Abgeordneter **Sauer (Salzgitter)** (CDU/CSU)

Ist sich die Bundesregierung bewußt, daß sie dieses durch seine Arbeit bewährte und anerkannte Institut in seiner Existenz bedroht, und daß im Fall der Schließung des Instituts jungen Spätaussiedlern die Möglichkeit genommen wird, die Voraussetzungen zum Studium an einer deutschen Hochschule zu erwerben?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Zander vom 10. Juli

Die Bundesregierung beurteilt die Arbeit des Instituts ebenfalls positiv und hat die Zwischenfinanzierung auch aus dem Grunde übernommen, um den Stipendiaten die Möglichkeit zu geben, die Voraussetzungen zum Studium an einer deutschen Hochschule ohne Unterbrechung erwerben zu können. Eine Bedrohung der Existenz des Instituts liegt nicht vor, nachdem das Land Niedersachsen die Schulkosten übernommen hat.

15. Abgeordneter **Dr. Schmitt-Vockenhausen** (SPD)

Ist die Bundesregierung bereit, die zusammengefaßten Ergebnisse über die geschäftlichen Aktivitäten der sogenannten Jugendreligionen den Finanzverwaltungen der Länder zur Verfügung zu stellen, damit die örtlich zuständigen Finanzämter diese Fakten bei einer Überprüfung der Gemeinnützigkeit der sogenannten Jugendreligionen berücksichtigen können?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Wolters vom 10. Juli

Die Bundesregierung stellt den obersten Finanzbehörden der Länder bereits laufend sachdienliche Informationen und Unterlagen über die Jugendsekten zur Verfügung. Sie wird an dieser bewährten Praxis der Amtshilfe auch künftig festhalten.

Durch ständigen Erfahrungsaustausch zwischen den obersten Finanzbehörden von Bund und Ländern ist überdies sichergestellt, daß die Sekten keine ungerechtfertigten Steuervergünstigungen in Anspruch nehmen können.

So sind z. B. die örtlichen Finanzämter gehalten, vor Einzelentscheidungen in der Gemeinnützigkeitsfrage das zuständige Landesfinanzministerium zu informieren, damit die Angelegenheit zwischen den obersten Finanzbehörden der Länder und des Bundes abgestimmt werden kann.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

16. Abgeordneter **Dr. Schmitt-Vockenhausen** (SPD)

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es sich bei dem Hafen Gernsheim um einen Sonderfall handelt, bei dem die erforderlichen Baumaßnahmen im Hafen Gernsheim nach Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe c und a des Regierungsabkommens mit einer Beteiligung des Bundes gerade auch wegen seiner Eigenschaft als Schutz- und Sicherheitshafen finanziert werden müssen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 12. Juli

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, daß es sich bei dem Hafen Gernsheim um einen Sonderfall handelt.

Der Hafen Gernsheim ist kein „Schutz- und Sicherheitshafen" des Bundes im Sinne des § 1 Abs. 4 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) vom 2. April 1968 (BGBl. II S. 173).

Aufgrund des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland (Bund) und dem Land Hessen (Land) vom 10./14. Dezember 1963 hat der Bund dem Land die Nutzung des bundeseigenen Floßhafens Gernsheim zur Schaffung eines Umschlaghafens gestattet. Das Land hat sich gemäß § 5 des Vertrages verpflichtet, im Hafen einschließlich der Zufahrt bis zur Fahrrinne im Rhein stets mindestens die im Rhein angestrebte Fährwassertiefe herzustellen und zu erhalten. Nach § 4 des Vertrages hat sich das Land gegenüber der Schiffahrt verpflichtet, bei Hochwasser oder Eisgang den Hafen als Schutz- und Sicherheitshafen zur Verfügung zu stellen.

Ein Anspruch des Landes auf Ausbau des Hafens nach Artikel 1 Buchstaben a und c des Regierungsabkommens über die Beteiligung der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz beim Ausbau des Rheins vom 14. Oktober 1968 entfällt nicht nur wegen der o. g. Ausbau- und Unterhaltungsverpflichtung des Landes, sondern auch, weil

– gemäß Artikel 1 Buchstabe a des Regierungsabkommens unter . . . „Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse zwischen Mannheim und St. Goar" . . . allgemein nur die Vertiefung der durchgehenden Fahrrinne gemeint ist

und

– gemäß Artikel 1 Buchstabe c des Regierungsabkommens . . . „Maßnahmen zur Anpassung des Strombettes und der Schutz- und Sicherheitshäfen des Bundes an den Gleichwertigen Wasserstand 1962," . . . nur die Schutz- und Sicherheitshäfen des Bundes im Sinne von § 1 Abs. 4 WaStrG angesprochen sind.

17. Abgeordneter **Milz** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß die regionalen Verkehrsgesellschaften nur die Arbeitszeit der Bediensteten, die von den regionalen Verkehrsgesellschaften von der Deutschen Bundespost übernommen worden sind, vergüten und daß die Deutsche Bundespost die Kosten für den Urlaub und Krankheit übernimmt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 12. Juli

Ihre Vermutung trifft nicht zu.

Die Deutsche Bundespost stellt den Gesellschaften die Dienstleistungen ihres Kraftomnibus-Fahrpersonals in dem Umfang zur Verfügung, der zum Betrieb des eingebrachten Omnibusverkehrs im Zeitpunkt der Übernahme mit posteigenen Omnibussen erforderlich ist, soweit Kraftomnibus-Fahrpersonal der Deutschen Bundespost für die Ausführung der Fahrleistungen zur Verfügung steht. Außerdem stellt sie den Gesellschaften die Dienstleistungen ihres Verwaltungspersonals in den Kraftfahrstellen der Postämter im Umfang der Fahrleistungen zur Verfügung.

Dies gilt auch für die Vertretungen, die durch Urlaub, Erkrankungen und sonstige vorübergehende Ausfälle erforderlich werden.

Die Gesellschaften erstatten für die Dienstleistungen des Personals denjenigen Betrag der Personalkosten an die Deutsche Bundespost, den sie für eigenes Personal aufzuwenden hätten. Die Kosten für die Vorhaltung von Vertretern für Urlaub und Krankheit sind hierbei berücksichtigt. Sie sind im Gemeinkostenzuschlag zu den Stundenlöhnen enthalten.

18. Abgeordneter **Frau Will-Feld** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß im Zuge einer Umorganisation die Posthilfsstellen in kleinen ländlichen Gemeinden aufgelöst werden und dafür in einer zentralen Gemeinde eine Volltätigkeit für einen Mann geschaffen wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 12. Juli

Die Deutsche Bundespost betreibt keine Umorganisation mit dem Ziel, in kleinen ländlichen Gemeinden die Postanstalten aufzulösen, um dafür in zentralen Gemeinden eine Postanstalt für einen vollbeschäftigten Bediensteten einzurichten.

Wie die Bundesregierung bereits in der 101. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 23. Juni 1978 auf die Mündlichen Fragen der Abgeordneten Immer und Dr. Linde (Drucksache 8/1931, Fragen A 110, 111, 112) dargelegt hat, verfolgt die Deutsche Bundespost mit ihrer Amtsstellenorganisation das Ziel, ihre Dienstleistungen überall im Bundesgebiet gleichmäßig gut, aber auch in möglichst wirtschaftlicher Weise anzubieten. Änderungen im Verkehrsbedürfnis haben seit jeher auch Änderungen im Bestand an Poststellen zur Folge gehabt. Wenn die Nachfrage nach Postdienstleistungen so gering wird, daß die Beibehaltung einer Poststelle postbetrieblich und wirtschaftlich nicht vertreten werden kann, wird sie aufgehoben. Je nach Lage des Einzelfalls wird den Kundenbedürfnissen entsprochen durch

- die Übertragung von Annahmebefugnissen auf den Zusteller,
- die Einrichtung einer amtlichen Abgabestelle für Briefmarken,
- die Aufstellung von Briefmarkenautomaten und Fernsprechzellen.

19. Abgeordneter **Berger (Lahnstein)** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung bereit, darauf hinzuwirken, daß in Koblenz die in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Autoreisezüge zum Zwecke des Zu- und Abladens halten können, und könnte die beim Bahnhof Koblenz-Ehrenbreitstein vorhandene Verladerampe dazu benutzt werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 13. Juli

Ihre Frage, ob die Bundesregierung bereit sei, darauf hinzuwirken, daß in Koblenz die in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Autoreisezüge zum Zwecke des Zu- und Abladens halten können, und ob die beim Bahnhof Koblenz-Ehrenbreitstein vorhandene Verladerampe dazu benutzt werden könne, muß ich verneinen.

Die Bundesregierung hat mit ihrem Leistungsauftrag an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn (DB) vom 27. April 1978 für den Bereich des Personenverkehrs folgende Orientierung für den schrittweisen Verlustabbau vorgegeben:

„Im Fernverkehr sind die Leistungsangebote verstärkt auf die Nachfrage auszurichten. Der Gesamtbereich ist kostendeckend zu betreiben."

Der Autoreisezugverkehr ist als besonderes Verkehrsangebot Bestandteil des Personenfernverkehrs, und insoweit von dieser politischen Vorgabe mit erfaßt. Die DB hat daher – wie auch schon auf Grund des § 28 des Bundesbahngesetzes – auch den Autoreisezugverkehr in eigener Verantwortung nach erfolgswirtschaftlichen Grundsätzen zu organisieren und abzuwickeln.

Die DB hat diesen Geschätszweig, dessen Erträge in den vergangenen Jahren nicht einmal die unmittelbaren Kosten, geschweige denn die Vollkosten deckten, nicht zuletzt auf Grund der Kritik des Bundesrechnungshofes und des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages in den Jahren 1976/77 neu konzipiert und die Produktionsleistungen durch Konzentration auf die Hauptstrecken des Fernreiseverkehrs der Nachfrage angepaßt. Der Erfolg dieser Maßnahmen blieb nicht aus, wie anliegende Tabelle über den Kostendeckungsgrad (unmittelbare Kosten) ausweist:

1974	91 v. H.
1975	95 v. H.
1976	97 v. H.
1977	etwa 100 v. H.

Der Bundestag hat im übrigen durch Beschluß vom 21. Juni 1978 der Bundesregierung Entlastung erteilt.

Die Einrichtung neuer Ladestellen wäre für die DB nur vertretbar, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit des Autoreisezugverkehrs nicht wieder in Frage gestellt würde. Nach den Feststellungen der DB entsprechen die für die in Nord-Süd-Richtung im Rheintal verkehrenden Autoreisezüge vorhandenen Ladestellen in Köln-Deutz, Neu-Isenburg und Karlsruhe-Durlach dem Bedarf. Die Frage der Eignung der beim Bahnhof Koblenz-Ehrenbreitstein vorhandenen Laderampe stellt sich für die DB daher nicht.

20. Abgeordneter **Pohlmann** (CDU/CSU)

Wann ist mit dem Ausbau der B 30 zu rechnen?

21. Abgeordneter **Pohlmann** (CDU/CSU)

Wie wirkt es sich auf die vorgesehenen Bauprogramme der B 443 und B 3 aus, wenn sich der Ausbau der B 30 verzögert oder in absehbarer Zeit nicht realisieren läßt, und was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um die unerträglichen Verkehrsverhältnisse am Pattenser Knotenpunkt B 3 / B 443 zu verbessern?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 12. Juli

Über den Zeitpunkt des Baues der A 30 südlich Hannover läßt sich derzeit keine verbindliche Aussage machen. Zunächst soll abgewartet werden, ob ein Verkehrsgutachten, dessen Ergebnisse in Kürze vorliegen sollen, die verkehrliche Notwendigkeit der A 30 bestätigt sowie gegebenenfalls Aufschluß darüber gibt, welche Prioritäten für Teilabschnitte der A 30 zu setzen sind.

Von diesem Ergebnis wird die Planung für die Verlegung der B 3 von Hemmingen — Westerfeld bis südlich Pattensen unmittelbar berührt. Für den Fall, daß der Bedarf der A 30 bestätigt wird, kann die Verlegung der B 3 wie bisher geplant nach Maßgabe des Bedarfsplanes weiter verfolgt werden; für den Fall indessen, daß sich für die A 30 kein Bedarf ergibt, wird das Planungskonzept für die B 3 im o. a. Abschnitt noch einmal überdacht werden müssen.

Der Knotenpunkt B 3/B 443 in Pattensen läßt sich an Ort und Stelle mit vertretbarem Aufwand nicht verkehrsgerecht ausbauen. Eine Verbesserung kann nur mittelbar durch den Bau der Ortsumgehungen im Zuge der B 3 (Westumgehung) bzw. der B 443 (Nordumgehung) erreicht werden. Beide Planungen hängen jedoch ab von dem oben skizzierten Gesamtkonzept. Insofern kann derzeit eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in diesem Knoten nicht in Aussicht gestellt werden.

22. Abgeordneter **Seiters** (CDU/CSU)

Treffen Pressemeldungen zu, wonach der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Wrede, im Zusammenhang mit dem Bau der Emsland-Autobahn A 31 erklärt hat (Ostfriesen-Zeitung vom 16. Juni 1978), „der Fernstraßenbau werde zwar weitergeführt, der Schwerpunkt jedoch auf die Schließung von Lücken und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten gelegt, nicht mehr auf den Bau langer neuer Strecken. Die Investitionen im Verkehrsbereich müßten aufeinander abgestimmt werden. Es gehe nicht an, daß z. B. eine Bahnstrecke gebaut oder elektrifiziert werde und gleich daneben eine neue Autobahn entstehe.“?

23. Abgeordneter **Seiters** (CDU/CSU)

Ist sich die Bundesregierung darüber im klaren, daß solche Äußerungen im völligen Gegensatz zu allen bisherigen Zusicherungen der Bundesregierung stehen würden, wonach der Ausbau der A 31 in den kommenden Jahren erfolgen soll, und daß auch das Bundesraumordnungsprogramm der Bundesregierung die schnellere Anbindung verkehrsferner Gebiete an das Autobahnnetz der Bundesrepublik Deutschland fordert?

24. Abgeordneter **Seiters** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung bereit, dem Antrag des Landes Niedersachsen zu folgen, das aus struktur-, verkehrs- und wirtschaftspolitischen Gründen die Aufnahme von Teilstrecken der A 31 in das Basisnetz 85 gefordert hat, und falls ja, oder nein, wie begründet die Bundesregierung im einzelnen ihre Entscheidung?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 12. Juli

Die zitierten Pressemeldungen beziehen sich auf Äußerungen, denen die Beschlußfassung des Bundeskabinetts vom 14. Juni 1978 mit den generellen Leitlinien für die Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegen hat. Danach sollen unter Beachtung gesamt- und regionalwirtschaftlicher Kriterien unter anderem auch Parallelinvestitionen soweit als möglich vermieden werden. Diese Leitlinien sollen sicherstellen, daß ausgewogene Investitionsentscheidungen unter Abwägung der gesamtwirtschaftlichen Vorteile von Baumaßnahmen und deren nachteiligen Wirkungen auf das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn getroffen werden.

Im Rahmen der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung wird geprüft, ob Teilabschnitte der A 31 Auswirkungen auf das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn haben und welche Beiträge zu den Zielen der Raumordnung und regionalen Wirtschaftspolitik zu erwarten sind, bevor endgültige Investitionsentscheidungen getroffen werden.

25. Abgeordneter **Lenders** (SPD)

Beabsichtigt die Bundesregierung, während ihres Vorsitzes im Ministerrat der Europäischen Gemeinschaft die Arbeit an der Richtlinie über den zulässigen Geräuschpegel von Mopeds zu beschleunigen, und wenn ja, bis zu welchem Zeitpunkt könnte eine Verabschiedung erfolgen?

26. Abgeordneter **Lenders** (SPD)

Erwägt die Bundesregierung für den Fall, daß eine einheitliche EG-Regelung über den zulässigen Geräuschpegel von Mopeds in absehbarer Zeit nicht möglich ist, nationale Gespräche mit den Herstellern und Importeuren von Mopeds mit dem Ziel, sie zu einer freiwilligen Verminderung der Lärmwerte – im Vorgriff auf die zu erwartende Reduzierung auf EG-Ebene – zu bewegen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 13. Juli

Dem Rat der Europäischen Gemeinschaften liegt zur Zeit kein Vorschlag für eine Richtlinie über den zulässigen Geräuschpegel von Fahrrädern mit Hilfsmotor vor. Die Kommission konnte einen derartigen Vorschlag bisher nicht formulieren, da die Auffassungen über die Begriffsbestimmung des Fahrrades mit Hilfsmotor bei den Beteiligten sehr unterschiedlich sind.

Die Bemühungen der Bundesregierung, einen Grenzwert für die Geräuschentwicklung der Fahrräder mit Hilfsmotor, losgelöst von der Begriffsbestimmung im Zusammenhang mit Grenzwerten für die Geräuschentwicklung anderer motorisierter Zweiräder in einer Richtlinie des Rates festzulegen, sind bisher ohne Erfolg geblieben. EG-Vorschriften über Fahrräder mit Hilfsmotor sind in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

Der Bundesminister für Verkehr wird daher noch in diesem Jahr einen Vorschlag zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) auf dem üblichen Wege vorbereiten. Damit sollen Geräuschmeßverfahren und Grenzwerte für motorisierte Zweiräder, einschließlich der Fahrräder mit Hilfsmotor, in die StVZO eingeführt werden. Für motorisierte Zweiräder mit mehr als 50 cm^3 Hubraum sollen dabei Meßverfahren und Grenzwerte übernommen werden, die nach einem Richtlinienvorschlag der Kommission zur Zeit im Rat behandelt werden. Die Bundesregierung rechnet mit einer Verabschiedung dieser Richtlinie noch im Sommer diesen Jahres. Eine Vereinbarung über eine freiwillige Verminderung der Lärmwerte mit den Herstellern hält die Bundesregierung für den Umweltschutz für nicht ausreichend.

27. Abgeordneter **Eickmeyer** (SPD)

Welche Hindernisse bestehen, die Finanzierung der Folgekosten für das Objekt „Feuerlöschboot in der Elbmündung" nach den gleichen Grundsätzen zu regeln, wie die Investitionskosten?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 13. Juli

Der Feuerschutz ist nach Maßgabe des Artikels 30 GG Aufgabe der Länder bzw. Gemeinden. Dem Bund obliegt nach § 35 Abs. 2 Bundeswasserstraßengesetz vom 2. April 1968 (BGBl. II S. 173) der Feuerschutz nur insoweit, als Brände auf den Seewasserstraßen und den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen den Verkehr behindern können. Im Rahmen dieser Verpflichtung ist der Bund bereit, sich an den Folgekosten für ein Feuerlöschboot in der Elbmündung zu beteiligen.

28. Abgeordneter **Eickmeyer** (SPD)

Wer muß initiativ werden, um das Gespräch zwischen der Stadt Cuxhaven, dem Land Niedersachsen und dem Bund über die Folgekosten in Gang zu setzen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Wrede vom 13. Juli

Die Initiative für ein Gespräch über die Folgekosten für ein Feuerlöschboot sollte vom Träger des Feuerschutzes, also dem Land Niedersachsen bzw. der Stadt Cuxhaven ausgehen.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Forschung und Technologie

29. Abgeordneter **Dr. Hubrig** (CDU/CSU)

Wieviel Leistungspläne für die Forschungsprogramme des Bundesforschungsministeriums wurden seit 1969 erstellt, einzeln aufgeführt nach Sachgebiet und Unterscheidung, und warum sind für einige Forschungsprogramme keine Leistungspläne mehr erstellt worden?

30. Abgeordneter **Dr. Hubrig** (CDU/CSU)

Was sind die Gründe dafür, daß diese Leistungspläne neuerdings nicht mehr erstellt werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Stahl vom 13. Juli

Seit 1969 sind vom Bundesministerium für Forschung und Technologie folgende Leistungspläne erstellt und veröffentlicht worden:

- Datenverarbeitung
- Transport- und Verkehrstechnologien
- Elektronische Bauelemente.

Der Leistungsplan „Humanisierung des Arbeitslebens" wird derzeit gedruckt und in Kürze veröffentlicht. Es ist nicht beabsichtigt, die Erstellung weiterer Leistungspläne abzubrechen; vielmehr wird an den Leistungsplänen für die übrigen Programmbereiche gearbeitet.

31. Abgeordneter **Dr. Hubrig** (CDU/CSU)

Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung aus den Leistungsplänen für einzelne Sachbereiche der Forschungsförderung gewonnen, und wie hat sie diese im einzelnen verwertet?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Stahl vom 13. Juli

Die Leistungspläne haben eine doppelte Funktion:

Sie dienen sowohl der ressortinternen Planungs- und Lenkungstätigkeit als auch der frühzeitigen Abstimmung in der Planung und Durchführung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zwischen den Ressorts.

Die Erfahrungen mit den Leistungsplänen des Bundesministeriums für Forschung und Technologie und der übrigen Ressorts, die nach dem Koordinierungsbericht der Bundesregierung vom 24. März 1975 Leistungspläne erstellen, hat die Eignung der Leistungspläne für die oben aufgeführten Aufgaben verdeutlicht. Zwischen den Ressorts haben die Leistungspläne nicht nur zur Vermeidung unnötiger Doppelarbeit, sondern darüber hinaus in vielen Fällen zu einer Verstärkung der Zusammenarbeit und einer effizienteren Nutzung von Forschungskapazitäten beigetragen.

Bonn, den 20. Juli 1978